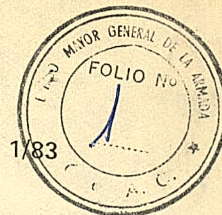
Archivo: 2-D-10
EXP INT: 395

C. D. A. C.
EXP. E. INTE NO Nº ∅395

C. D. A. C.
ARCHIVO Nº 2-D-10

CLASIFICADO

CHILE



MISCELANEA

PARTE DEL ALMIRANTE SIR JOHN FIELDHOUSE, G.C.B., G.B.E., COMANDANTE EN JEFE DE LAS OPERACIONES REALIZADAS EN EL ATLANTICO SUR ENTRE ABRIL Y JUNIO DE 1982

Traducción de *Despatch by Admiral Sir John Fieldhouse,* G.C.B., G.B.E., *Commander of the Task Force Operations in the South Atlantic: April to June 1982*, publicado como Supplement to *The London Gazette,* of Monday 13th December 1982.

Martes, 14 de diciembre de 1982,
Ministerio de Defensa.

La operación descrita en este Parte fue denominada Operación Corporate*. Transcurrido ya el tiempo, es posible decir que dicho nombre estuvo bien elegido puesto que, al igual que un cuerpo, la armonía de los diferentes miembros y órganos de apoyo fue vital para su solidez y eficiencia. Es importante que el lector tenga esto constantemente presente. La naturaleza misma de los acontecimientos descritos concentra primero su atención en un miembro, a continuación en otro; el dominio temporal de uno de ellos, en el transcurso de esta narración, no disminuye el desempeño y las realizaciones logradas por otro. Al final de este Parte aparece un listado de las unidades de la Real Armada, de la Real Infantería de Marina, de la Real Flota Auxiliar (R.F.A.), del Ejército y de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.), que participaron en la operación. También se adjunta una lista de los buques mercantes requisados.

El Parte describe brevemente el corto período de preparativos previos al envío de la Fuerza de Tarea 317 al Atlántico Sur y, de manera más detallada, las operaciones ejecutadas desde el 1º de abril de 1982, fecha en que las unidades de la flota zarparon rumbo al sur, al 20 de junio de 1982, fecha en que se rindieron las últimas fuerzas argentinas que permanecían en territorio británico.

Antecedentes

El 19 de marzo de 1982 se informó que una partida de obreros argentinos dedicados al desmantelamiento de desechos de instalaciones metálicas había desembarcado ilegalmente en Leith, Georgia del Sur, y el 21 de marzo zarpó hacia la isla el *HMS Endurance,* llevando a bordo un destacamento de la Real Infantería de Marina, con el propósito de investigar.

A continuación se produjo una intensa actividad diplomática, insistiendo el Gobierno de su Majestad en que los argentinos habían desembarcado ilegalmente y

* **N. del T.** En inglés, la palabra "corporate" tiene la acepción de "Asociación, unión y acción conjunta".



que deberían zarpar, ya fuera en uno de sus propios buques o bien en el *HMS Endurance.* El 26 de marzo se me informó que si bien el buque argentino *Bahía Paraíso* había zarpado de Leith, había permanecido una partida de hombres en tierra. La actividad diplomática continuó.

El 25 de marzo, cuando todavía parecía probable una solución diplomática del incidente, me había dirigido a Gibraltar en una visita a los buques que se encontraban participando en el Ejercicio Springtrain. El 29 de marzo la situación había empeorado de tal manera que se estimó de una gravedad suficiente como para que se produjera mi regreso a mi Cuartel General en Northwood, Middlesex. Antes de abandonar Gibraltar ordené al Comandante de la Primera Flotilla, Contraalmirante Sir John Woodward, K.C.B., prepararse para destacar una agrupación adecuada de buques, apertrecharse y estar preparado para proceder hacia el Atlántico Sur, en caso de que fuera necesario.

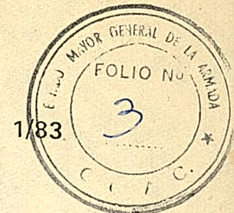
Asimismo, el 29 de marzo, el submarino *HMS Spartan* fue segregado del Ejercicio Springtrain, con la orden de apertrecharse en Gibraltar para su despliegue al Atlántico Sur. Posteriormente, el 30 de marzo, el *HMS Splendid* recibió órdenes de desplegarse desde Faslane. También, pocos días después, zarpó un tercer submarino nuclear, el *HMS Conqueror.* Todos completaron sus pertrechos de guerra en un plazo de 48 horas de recibida la orden.

El 31 de marzo recibí instrucciones de efectuar secretamente los preparativos para la organización de una Fuerza de Tarea destinada a operar en el Atlántico Sur. El 2 de abril, después de la invasión argentina, se dio autorización para que los preparativos fueran realizados públicamente.

Las fuerzas argentinas realizaron un desembarco por la fuerza el 2 de abril, en Puerto Stanley, y las tropas de la Real Infantería de Marina que constituían la guarnición, aun cuando se encontraban en condiciones de gran inferioridad numérica, resistieron sin experimentar bajas e infligiendo un número no conocido de bajas a los invasores. Después de alrededor de cuatro horas de lucha, Su Excelencia el Gobernador y Comandante en Jefe de las Islas Falkland y las Dependencias, Sir Rex Hunt, C.M.G., ordenó la rendición de los infantes de marina, como también del equipo de investigación científica procedente del *HMS Endurance,* que había estado trabajando en las islas y que ayudó a la defensa.

Al día siguiente, las fuerzas argentinas desembarcaron en Grytviken, en Gorgia del Sur. El pequeño destacamento de la Real Infantería de Marina, en presencia en la isla, opuso una fuerte resistencia a la fuerza invasora, considerablemente más poderosa, averiando a la corbeta *Guerrico* y derribando un helicóptero Puma antes de rendirse.

Entretanto, el 2 de abril se dio la orden de alistamiento inmediato, en los puertos del Reino Unido, a los portaaviones *HMS Hermes* y *HMS Invincible,* junto con el buque de asalto anfibio *HMS Fearless,* dos fragatas, dos buques de desembarco logístico, la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina y el apoyo logístico necesario. El *HMS Hermes* –con los Escuadrones Aeronavales 826, parte del 846 y el 800– y el *HMS Invincible* –con los Escuadrones Aeronavales 820 y 801– zarparon de Portsmouth el lunes 5 de abril. El Almirante Woodward, izando su insignia en el *HMS Antrim,* recibió órdenes de zarpar del área de Gibraltar, rumbo



a Isla Ascensión, junto con otros seis destructores y fragatas, con apoyo de la R.F.A. El 4 de abril se transfirió la insignia al *HMS Glamorgan*.

El propósito

Se me informó que, dentro de la situación imperante, el propósito general del Gobierno de Su Majestad era lograr el retiro de las fuerzas argentinas de las Islas Falkland y las Dependencias y restablecer allí la administración británica lo más pronto posible. La misión que se me asignaba era la de conducir el despliegue militar y ordenar las operaciones de apoyo destinadas al logro de este propósito.

Mando y control

En mi carácter de Comandante en Jefe de la Flota, asumí el mando total de la operación en calidad de Comandante de la Fuerza de Tarea 317 (todos los buques de superficie y las fuerzas terrestres y aéreas) y de la Fuerza de Tarea 324 (fuerzas submarinas). Este triple mando interinstitucional fue ejercido desde mi Cuartel General en Northwood, y era responsable directamente ante el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, Almirante de la Flota Sir Terence Lewin, G.C.B., M.V.O., D.S.C. Fueron designados bajo mi mando el Comandante del Grupo 18 de la Real Fuerza Aérea, Mariscal del Aire Sir John Curtiss, K.C.B., K.B.E., C.B.I.M., R.A.F., en calidad de Comandante del Aire, e inicialmente, como Vicecomandante de las Fuerzas Terrestres, el Mayor General de las Fuerzas de Comandos de la Real Infantería de Marina, Mayor General Sir Jeremy Moore, K.C.B., O.B.E., M.C. and Bar.

Cuando, posteriormente, el General Moore se trasladó al sur para transformarse en el Comandante de las Fuerzas Terrestres en las Islas Falkland, fue reemplazado en su cargo oficial por el Comandante del Distrito Sudoriental, Teniente General Sir Richard Trant, K.C.B. Los submarinos fueron operados bajo el control del Comandante de Submarinos, Vicealmirante P.G.M. Herbert, O.B.E. El equipo de mando en Northwood se completó con mi Jefe de Estado Mayor, Vicealmirante Sir David Hallifax, K.B.E., quien fue el responsable de la planificación naval en detalle y de la coordinación de todo el trabajo de Estado Mayor. El Almirante Woodward fue designado Comandante de la Fuerza de Tarea en el Atlántico Sur y el 15 de abril transfirió su insignia al *HMS Hermes*.

Consideraciones militares y logísticas

Mis consideraciones más importantes, al planificar esta operación, fueron las capacidades militares argentinas y la proximidad de sus bases, y su comparación con nuestra situación; particularmente, las dificultades para transportar tropas, aviones y equipo a unas 8.000 millas de distancia del Reino Unido, hasta un teatro de operaciones situado dentro del alcance de una aviación basada en Argentina continental, y a más de 3.000 millas de distancia de nuestra base avanzada de despliegue más cercana.

Siempre es difícil cuantificar las capacidades del enemigo. La Inteligencia y otras fuentes de información determinaron una disponibilidad total de 73 buques de guerra para Argentina. En ella se incluía un portaaviones, un crucero, 4 submarinos, 2 modernos destructores tipo 42, y otras fragatas y destructores antiguos,



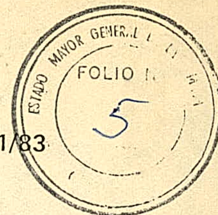
pero bien equipados. Su aviación incluía 65 Skyhawk A-4 (variantes P, Q y C), 39 Mirage III/V, 5 Canberra, 60 Pucará, 8 helicópteros Puma y 2 Lynx, y 5 Super Etèndard equipados con misiles Exocet de vuelo rasante, junto a una fuerza de transporte aéreo pequeña pero significativa, que incluía dos C-130 Hércules con capacidad para desempeñarse como aviones-cisterna para el reabastecimiento en el aire. La cantidad de tropas en la isla era más incierta. Los cálculos estimativos variaban de 7.000 a 10.000 hombres bien equipados. Estas se encontraban apoyadas por más de 30 aviones de ataque livianos (fundamentalmente los Pucará) y alrededor de 20 helicópteros. Era difícil evaluar el rol que se pretendía que desempeñara el personal de reserva militar y civil argentino, su marina mercante y su transporte aéreo civil. Otro factor que había que tomar en consideración era la posibilidad de una ayuda de material procedente de otros países.

Dentro de los recursos normales, yo no contaba con los buques necesarios para el tránsito de 7.000 millas que debían realizar las tropas, el equipo y el apoyo logístico para conformar las fuerzas del tamaño que estimaba necesarias para enfrentar la amenaza y cumplir con mi misión. Muy al comienzo fue necesario considerar la requisición de buques mercantes. La tarde del 4 de abril se emitió una Orden de Consejo bajo Prerrogativa Real, disponiendo la requisición de los buques, y se dio a conocer al Parlamento al día siguiente.

Es necesario dejar constancia que esta operación no podría haber sido montada sin la total y entusiasta colaboración del Departamento de Comercio, los armadores, los capitanes y sus tripulaciones, quienes proporcionaron su apoyo generoso y trabajaron con enorme energía y entusiasmo. Las capacidades de estas naves fueron incrementadas mediante la provisión de equipo adicional que incluía la instalación de cubiertas para la operación de helicópteros, maniobra de reabastecimiento de combustible en la mar, plantas evaporadoras y equipos de comunicaciones. Estas transformaciones se definieron y se llevaron a cabo con celeridad y eficiencia, lo que constituye un mérito de todas las agencias que estuvieron implicadas en el proceso.

Se formaron cuatro nuevos escuadrones aeronavales, ante la expectativa de que surgiera la necesidad de una disponibilidad aeronaval adicional. Estos estaban constituidos por un escuadrón de Sea Harrier, 2 escuadrones de helicópteros Wessex 5 y un escuadrón de Sea King antisubmarinos, especialmente adaptados para operaciones de apoyo. Además, otras aeronaves menores, principalmente helicópteros Wasp, fueron destinadas a los buques mercantes requisados y a los buques de guerra retirados de la Lista de Ventas/Enajenación. Estas son realizaciones que vale la pena resaltar y que dan una buena imagen del mando aeronaval.

La Real Fuerza Aérea, respaldada por la industria aeroespacial británica, el Departamento Científico y el Jefe de Adquisiciones del Ministerio de Defensa, estaban también modificando rápidamente los aviones Vulcan, Nimrod y Hércules. Se produjeron e instalaron medios para el reabastecimiento en el aire; se adoptaron medidas anticorrosivas para los helicópteros Chinook, normalmente basados en tierra, y para los Harrier de la R.A.F. Se instaló equipo y armamento adicional a cierta cantidad de aeronaves asignadas a la Fuerza de Tarea.



Muy al comienzo se estableció una Oficina de Apoyo Logístico en mi Cuartel General. Esta fue una organización conjunta interinstitucional encabezada por el Coordinador Logístico de la Fuerza, cuya tarea consistía en coordinar la planificación del reabastecimiento y de todos los requerimientos logísticos para la Fuerza de Tarea. Me pareció esencial que esta organización estuviera ubicada en Northwood, con el fin de asegurar el empleo óptimo y económico de los recursos, muchas veces escasos, y la prioridad para el abastecimiento de las provisiones más urgentes. Resultó ser un acierto vital y una herramienta administrativa de mucho éxito.

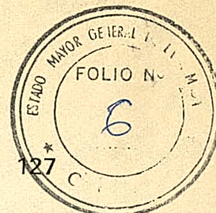
La velocidad con que se montaron las operaciones impidió que los buques y las tropas se prepararan en la forma adecuada que hubiera sido deseable antes de su partida del Reino Unido. En consecuencia, todos los buques que iban rumbo al sur adoptaron un vigoroso programa de entrenamiento en la mar. Los sistemas de armas fueron recorridos cuidadosamente, probados y disparados; en algunos casos, técnicos e ingenieros civiles especialistas en armamento viajaron con los buques. Los procedimientos tácticos y de comunicaciones fueron practicados intensamente. Se realizaron constantemente ejercicios de control de averías. Las tropas embarcadas, a menudo llevaron a cabo su acondicionamiento físico y prácticas de tiro en condiciones difíciles, en lugares congestionados y, para muchos, muy poco familiares.

Los buques tenían que prepararse ellos mismos para el reabastecimiento rápido, y muchas veces no programado, con otros buques, petroleros y helicópteros. Se modificó equipo en la mar, sin el apoyo habitual de los astilleros, y se pintaron buques y aviones con el fin de ocultar los números absolutos y las marcas de identificación. Posteriormente, resultó posible proporcionar a los buques que zarparon en apoyo de la operación, un período limitado de entrenamiento especializado en la mar, orientado a las operaciones en el Atlántico Sur, bajo el control del Comandante de Entrenamiento en la Mar, basado en Portland.

Las modificaciones practicadas a los aviones de la Real Fuerza Aérea, con el fin de adaptarlos para las operaciones a realizarse en el Atlántico Sur, generaron la necesidad de un programa intensivo, tanto para la tripulación de los aviones como para el personal de apoyo. Hubo que preparar instructores adicionales de reabastecimiento en el aire para que, a su vez, ellos pudieran entrenar a los pilotos de los Vulcan, Nimrod y Hércules, en atención a que estos aviones habían adquirido una capacidad de reabastecimiento en el aire. Cada sistema de armas nuevo hubo de ser probado y las tripulaciones entrenadas en su empleo. Los pilotos de los aviones Harrier GR3 también practicaron el uso de la rampa tipo ski-jump para las operaciones desde portaaviones.

Isla Ascensión

Un factor clave en esta operación fue la Isla Ascensión, situada a más de 3.700 millas náuticas del Reino Unido y a 3.300 millas de distancia de las Islas Falkland. La Isla Ascensión fue fundamental como base avanzada de despliegue, para reabastecer los buques de la Fuerza de Tarea y proporcionarles provisiones, equipo y hombres que no pudieron ser embarcados antes de su apresurado zarpe del Reino Unido. Las rutas de transporte aéreo hacia la isla entraron en funciones el 2 de abril.



El aeropuerto de la isla, Wideawake, fue vital como cabezal aéreo de todos los aviones basados en tierra que operaban en apoyo de la flota y de las fuerzas terrestres. No obstante contar con instalaciones limitadas y un respaldo técnico y de servicios totalmente inadecuado, puesto que habitualmente atendía sólo tres movimientos cada semana, para lo que contaba con la dotación apropiada a dicho movimiento, fue convertido en un establecimiento militar completamente operacional, capaz de apoyar los destacamentos permanentes de hasta 17 aviones Victor, 3 Vulcan, 4 Hércules, 4 Nimrod, 2 aeronaves de defensa aérea y 2 helicópteros de apoyo. Además, recibió el movimiento intensivo del transporte aéreo diario. La ingeniería necesaria, la manipulación de la carga, el carguío de armas y el apoyo administrativo transformaron al aeropuerto, en el plazo de 3 semanas, de ser un establecimiento insignificante, a contar con más de 800 oficiales y personal de las tres instituciones armadas.

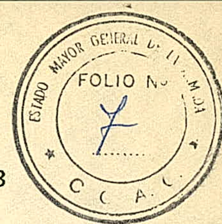
La importancia fundamental de la Isla Ascensión, para el éxito oportuno de la operación, significó que su vulnerabilidad frente a algún audaz ataque aéreo o a una operación anfibia clandestina no podía ser pasada por alto, tal como quedó posteriormente demostrado con el episodio del transporte aéreo Hércules argentino equipado con bombas. Se instaló un radar de defensa aérea para apoyar a los aviones cazas, los que inicialmente fueron los Harrier GR3 armados con misiles, y posteriormente los Phantom. Un destacamento del Regimiento de la Real Fuerza Aérea proporcionó la defensa terrestre. La defensa marítima la proporcionaron un buque de vigilancia de la Real Armada y el patrullaje diario realizado por los aviones Nimrod en las áreas marítimas, hasta una distancia de 400 millas; un buen número de buques mercantes argentinos fueron detectados en las cercanías de la isla y fueron vigilados por unidades aéreas y de superficie, hasta su abandono del área.

Al producirse la caída de Puerto Stanley se había producido un total de 535 movimientos aéreos de ingreso a la isla, procedentes del Reino Unido. En él se incluían los Hércules y los VC10 de la R.A.F. y algunos aviones Belfast y Boeing fletados. Habían ingresado 23 helicópteros, 5.907 toneladas de cargamento y 5.242 pasajeros. Además de estas aeronaves de carga y de pasajeros, el personal de apoyo terrestre también manejó todas las aeronaves que operaron hacia el sur en apoyo de la Fuerza de Tarea. Los Nimrod efectuaron 111 salidas desde la isla; los Hércules realizaron 44 salidas de transporte de equipo esencial, armas, personal y correspondencia para la flota; y los aviones-cisterna Victor efectuaron 375 salidas en apoyo de 67 misiones que implicaban operaciones de largo alcance realizadas por aviones adaptados para el reabastecimiento en vuelo.

Desearía dejar constancia del generoso apoyo prestado por los residentes de la Isla Ascensión, particularmente del Administrador de la Isla, señor B.E. Pauncefort, del oficial de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a cargo de Wideawake, Teniente Coronel W. Bryden, y de los empleados de la firma operadora Pan American Airways. Entre estos últimos, el señor Donald Coffey merece una mención especial.

Apoyo médico

El *SS Uganda* fue requisado de sus funciones comerciales y designado buque-hospital, de acuerdo con el artículo 22 de la



Convención de Ginebra, después de ser equipado en los Astilleros de Gibraltar. Se proporcionaron las acomodaciones como para poder practicar el tratamiento y atención de hasta 300 heridos, junto con el personal médico suficiente como para cubrir todas las especialidades importantes. Una cierta cantidad de oficiales y personal de Q.A.R.N.N.S. fueron embarcados como parte del complemento médico. Con el fin de cumplir totalmente con lo estipulado por la Convención, el buque fue declarado ante el Comité Internacional de la Cruz Roja, antes de zarpar de Gibraltar, y marcado tal como lo exigía la Convención.

Adicionalmente, tres buques hidrográficos, los *HMS Hecla, Herald* y *Hydra,* fueron designados transbordadores de heridos, equipados para este efecto y declarados como buques-hospital, de acuerdo con la Convención de Ginebra.

La Zona de Exclusión Marítima

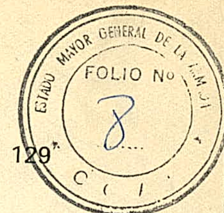
El 4 de abril recomendé el establecimiento de una Zona de Exclusión Marítima alrededor de las Islas Falkland, con el fin de inhibir la capacidd argentina de reforzar su guarnición. El 7 de abril, el Gobierno de Su Majestad anunció el establecimiento de una Zona de Exclusión Marítima, en un radio de 200 millas náuticas medidas desde el centro de las Islas Falkland, que se haría efectiva a todos los buques de guerra y naves auxiliares navales argentinas, a partir de las 04.00 GMT del 12 de abril. Inicialmente, la zona de exclusión fue puesta en vigencia por submarinos que fueron desplegados con el fin de cubrir los accesos a Puerto Stanley y al Estrecho de San Carlos (Falkland Sound).

La recuperación de Georgia del Sur

El 7 de abril, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa me ordenó planificar la recuperación de Georgia del Sur y desplegar las fuerzas necesarias para cumplir este objeto.

El Capitán de Navío B.G. Young, D.S.O., R.N., comandante del *HMS Antrim,* fue nominado Comandante del Grupo de Tarea asignado a dicha misión. Entre las otras unidades implicadas en esta fase de la operación se incluían el *HMS Endurance* y el *HMS Plymouth;* posteriormente el *HMS Brilliant,* el *RFA Tidespring,* la Compañía M de la Unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina, elementos del Regimiento S.A.S. (Special Air Service) y del S.B.S. (Special Boat Squadron). Además, se ordenó al *HMS Conqueror* patrullar frente a la isla con el fin de impedir cualquier refuerzo de parte de los argentinos. Los aviones de reconocimiento marítimo Victor de la R.A.F., apoyados por los aviones-cisterna Victor y los Nimrod, barrieron las áreas marítimas desde Georgia del Sur hasta la costa argentina, entre los días 20 y 25 de abril, con el fin de dar la alerta temprana de los movimientos navales hostiles.

La primera fase de la operación contemplaba la infiltración de partidas de reconocimiento, a realizar tanto por intermedio de helicópteros como de embarcaciones menores. Esto se inició y se logró el 21 de abril, pese a las pésimas condiciones meteorológicas, de frío intenso y vientos con ráfagas de hasta 70 nudos. Desgraciadamente, después de transcurridas 24 horas de implacable ventisca, el destacamento del S.A.S. hubo de ser retirado de Fortuna Glacier. Dos helicópteros Wessex, que habían sido despachados para efectuar el retiro, se estrellaron en



condiciones de "visión blanca" ("white out"), habiendo perdido sus pilotos todo punto de referencia y orientación. Un tercer Wessex, equipado con radar, mediante una extraordinaria demostración de pericia aérea, tuvo éxito en la recuperación del destacamento completo y de las tripulaciones de los helicópteros que se habían estrellado. Las fuerzas S.A.S. fueron infiltradas nuevamente el 23 de abril, durante un período de calma temporal de la ventisca.

Al 25 de abril el tiempo había mejorado lo suficiente como para desembarcar otras partidas de reconocimiento y efectuar salidas de helicópteros. Una rebusca practicada por helicópteros ubicó al submarino argentino *Santa Fe* en la superficie, a cinco millas de distancia de Grytviken. Se le atacó con helicópteros equipados con misiles AS 12 y con cargas de profundidad, lo que hizo que regresara averiado a Grytviken, donde posteriormente fue varado. El ataque no sólo eliminó una poderosa amenaza al Grupo de Tarea, sino que también reveló nuestra presencia en el área, por lo que, en consecuencia, se decidió atacar a fondo aprovechando sin pérdida de tiempo la ventaja.

A continuación, los acontecimientos se sucedieron rápidamente. Las tropas de asalto desembarcaron en Grytviken, habiendo sido transportadas por helicópteros y protegidas por fuego de apoyo naval dirigido desde la playa por un oficial observador adelantado de la Real Artillería. Posteriormente, esa tarde, las fuerzas argentinas se rindieron y se tomaron 170 prisioneros. Las fuerzas británicas no sufrieron bajas. A continuación de la caída de Grytviken, los *HMS Plymouth* y *Endurance* fueron destacados para recapturar Leith, en donde había un destacamento de infantes de marina argentinos. Después de una cierta vacilación inicial, la fuerza argentina izó la bandera blanca el 26 de abril.

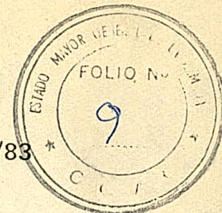
El documento de rendición se firmó a bordo del *HMS Antrim* el 26 de abril, y el pabellón británico flameó nuevamente en Georgia del Sur.

Extensión de la Zona de Exclusión

El 23 de abril se advirtió al Gobierno argentino que cualquier aproximación de parte de buques de guerra argentinos, incluyendo submarinos, unidades navales auxiliares o aviones militares que pudieran constituir una amenaza de interferencia para las fuerzas británicas, encontrarían la respuesta apropiada. Más aún, toda aeronave argentina comprometida en la vigilancia de las fuerzas británicas sería considerada hostil.

La amenaza representada por los tres submarinos nucleares había detenido efectivamente el refuerzo argentino por mar hacia las islas, a partir del 12 de abril; pero con el propósito ulterior de detener el abastecimiento por aire, el 30 de abril el Gobierno británico declaró una Zona de Exclusión Total,al arribo de la fuerza de portaaviones. Esta zona era aplicable no sólo a los buques de guerra y unidades navales auxiliares argentinas, sino también a todo otro buque y avión que intentara prestar apoyo a la ocupación ilegal de las islas.

Las dificultades implicadas en la mantención de un bloqueo total son considerables. Se ha sabido ahora que un buque de reabastecimiento argentino llegó hasta las islas y que la Fuerza Aérea argentina logró mantener un puente aéreo limitado, hasta poco antes de la rendición



final. No obstante, políticamente, el establecimiento de una Zona de Exclusión Total era coherente con los esfuerzos del gobierno por garantizar el retiro pacífico de las fuerzas argentinas, a la vez que militarmente inhibía la capacidad argentina de reforzar y reabastecer sus fuerzas y les limitaba en su movimiento.

También se consideró apropiado tomar medidas adicionales. De acuerdo con esto, el 7 de mayo el Gobierno británico informó al argentino que cualesquiera de sus buques de guerra o de sus aviones militares que fuera encontrado a más de 12 millas de distancia de la costa argentina sería tratado como hostil y se adoptarían las medidas apropiadas. Esta acción fue necesaria debido a la amenaza representada por la aviación embarcada en su portaaviones y a la facilidad con que la fuerzas hostiles, amparadas por el mal tiempo, podían aproximarse a la Fuerza de Tarea desde sus bases terrestres, a una distancia de 450 millas de las Islas Falkland; un factor significativo para una fuerza que no contaba con el beneficio de una alerta temprana aerotransportada.

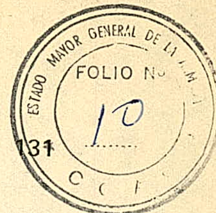
Si bien no se trató de una Zona de Exclusión, el 10 de mayo se instituyó un Area de Control Terminal con un radio de 100 millas náuticas en torno a la Isla Ascensión, lo que fue notificado formalmente a la autoridad internacional competente; esta medida exigía la notificación previa de los vuelos hacia y desde la isla, al igual que de los sobrevuelos; en consecuencia, ayudando a la organización de la defensa aérea, al mismo tiempo que al control del tráfico aéreo.

La intensificación de las operaciones

En las primeras horas del 1° de mayo un avión Vulcan de la R.A.F., que había salido de la Isla Ascensión, inició la acción contra las fuerzas argentinas en las Falkland, mediante un bombardeo nocturno al aeropuerto de Puerto Stanley, abriendo crateres en la pista. La salida, de 16 horas de duración, fue apoyada por aviones-cisterna Victor y aviones Nimrod, y fue la primera de cinco misiones de los Vulcan dirigidas contra el aeropuerto y las instalaciones de radar adyacentes.

Posteriormente, esa misma mañana, los Sea Harrier atacaron las pistas de aterrizaje en Puerto Stanley y también en Goose Green. Esa noche, el aeropuerto de Puerto Stanley estuvo sometido al bombardeo naval practicado por los *HMS Glamorgan, Arrow* y *Alacrity.* Este constituiría el patrón para las semanas que seguirían, con incursiones de los Harrier sobre el aeropuerto de Puerto Stanley y otros lugares, y bombardeos nocturnos efectuados por unidades de la flota. La intención de estos ataques era negar el uso de los campos aéreos a las fuerzas argentinas y deteriorar su estado de alistamiento, su moral y estado de alerta. A comienzos de mayo, la primera de muchas patrullas de reconocimiento de los S.A.S. y los S.B.S. desembarcó en las Falkland. Esta patrulla, y las que la siguieron, fueron desembarcadas ya sea por helicópteros o embarcaciones menores procedentes de los buques de superficie y del submarino *HMS Onyx.* Durante las tres semanas que se sucedieron, estas patrullas pudieron recolectar Inteligencia vital como preparación para el desembarco principal. Estando en condiciones extremadamente rigurosas, permanecieron sin ser detectadas durante el transcurso de todo el período.

El 2 de mayo el crucero argentino *General Belgrano,* junto a dos destructores, fueron detectados al sur de las Falkland por el *HMS Conqueror.* La fuerza



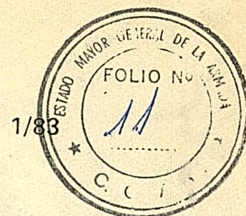
enemiga se hallaba en una posición que representaba un serio peligro para un buen número de nuestros buques que se encontraban comprometidos en operaciones frente a las Falkland, mientras que otras unidades de superficie argentinas se encontraban haciendo el contrapeso hacia el norte. Era una amenaza que no podía pasarse por alto y, en consecuencia, se dio orden al *HMS Conqueror* de atacar al *General Belgrano* con torpedos. Dos de ellos hicieron impacto en el crucero, que se hundió pocas horas después. Durante el transcurso de más de dos horas, los destructores argentinos llevaron a cabo varios ataques con cargas de profundidad contra el *HMS Conqueror*, sin éxito alguno, y a continuación se retiraron. Más adelante regresaron a rescatar sobrevivientes. El costo en vidas humanas fue mi preocupación constante durante todo el curso de la campaña, y, en consecuencia, ordené al *HMS Conqueror* no atacar a los buques comprometidos en las operaciones de rescate.

El hundimiento del *General Belgrano* constituyó una clara demostración de la capacidad de un submarino nuclear y probó tener un efecto saludablemente importante sobre la conducta de las futuras operaciones argentinas. Después de este ataque, las fuerzas navales de superficie argentinas permanecieron dentro de las 12 millas náuticas de distancia de su costa, por el resto de la campaña. La efectividad del submarino nuclear no se limitó a la remoción de esta amenaza, puesto que, adicionalmente, patrullaron las cercanías de la costa de Argentina continental y proporcionaron Inteligencia de inmenso valor a nuestras fuerzas en la Zona de Exclusión Total, acerca del movimiento aéreo y de los probables ataques aéreos.

Posteriormente, el 3 de mayo, una patrullera argentina hizo fuego sobre un helicóptero Sea King. Por consiguiente, helicópteros Lynx, armados con misiles Sea Skua, atacaron dicha unidad, la que alcanzada hizo explosión y se hundió. Una segunda patrullera fue también atacada y averiada por misiles lanzados por helicópteros.

Estos sucesos se vieron empañados el 4 de mayo por la pérdida del *HMS Sheffield*. Estando estacionado a alrededor de 60 millas de la costa sudeste de las Islas Falkland, cumpliendo una misión de piquete antiaéreo, fue atacado por dos misiles Exocet lanzados por dos aviones Super Etèndard. Un misil lo impactó en la banda de estribor y entró por el centro. Después de cuatro y media horas durante las cuales la tripulación combatió el feroz incendio, sumida en una densa humareda negra y acre, el comandante, muy a su pesar, tuvo que dar la orden de abandonar el buque. Veinte tripulantes perdieron la vida en el ataque, pero 236 fueron recuperados sanos y salvos por otros buques y helicópteros de la Fuerza de Tarea; son particularmente dignos de elogio los esfuerzos realizados por el *HMS Arrow* en la operación de rescate. El *HMS Sheffield* se hundió, finalmente, el 10 de mayo al ser remolcado en mar gruesa.

En las semanas que precedieron al desembarco principal hubo una actividad constante desarrollada por los buques y aviones de la Fuerza de Tarea, y el 4 de mayo se llevó a cabo una segunda incursión de los Vulcan contra el aeropuerto de Puerto Stanley. Tres Sea Harrier atacaron la pista de aterrizaje de Goose Green, infligiendo daños, pero sufriendo la pérdida de una aeronave; la primera de estas pérdidas que se podía atribuir a la acción enemiga. El 6 de mayo hubo que lamentar



la pérdida de dos Sea Harrier del *HMS Invincible;* ambos pilotos murieron. Este accidente no fue de responsabilidad de la acción enemiga.

El Almirante Woodward continuó enérgicamente cumpliento el bloqueo mediante el ataque a las unidades de superficie enemigas; el 9 de mayo el buque pesquero *Narval,* actuando, sin duda alguna, como buque recolector de Inteligencia, en la vecindad del grueso de la Fuerza de Tarea, fue ametrallado por los Sea Harrier. Posteriormente fue abandonado por su tripulación y se hundió, pese a los esfuerzos por salvarlo de una partida de abordaje procedente del *HMS Invincible.* Los sobrevivientes fueron rescatados y posteriormente repatriados.

La noche del 11 de mayo el *HMS Alacrity,* en tránsito hacia el Estrecho de San Carlos (Falkland Sound), descubrió al transporte *Isla de los Estados* frente a Puerto Howard. Se lanzo un proyectil iluminador, y al rehusar detenerse fue alcanzado posteriormente por fuego de artillería de 4.5, explotó y se hundió. Había estado transportando combustible para reabastecer las guarniciones argentinas. Cinco días después, el 16 de mayo, dos buques de transporte, el *Bahia Buen Suceso* y el *Rio Carcarana,* fueron atacados por los Sea Harrier, siendo averiados y quedando inmovilizados. También fueron atacados la patrullera argentina *Islas Malvinas* y el buque de cabotaje *Monsunen,* que pertenecía a la Falkland Islands Company, siendo este último, por consiguiente, recuperado y puesto al servicio de las fuerzas británicas.

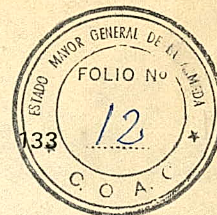
El 9 de mayo un helicóptero Puma fue derribado por un misil Sea Dart lanzado desde el *HMS Coventry.* El 12 de mayo se produjo el primer ataque aéreo argentino sobre los buques de la Fuerza de Tarea, desde el hundimiento del *HMS Sheffield.* Dos olas de aviones A4 Skyhawk atacaron a los buques *HMS Brilliant* y *HMS Glasgow.* Tres aviones resultaron destruidos, dos por misiles Sea Wolf procedentes del *HMS Brilliant* y el tercero de ellos se estrelló en un intento de escapar. En la segunda ola, el *HMS Glasgow* fue impactado por una bomba que infligió averías en las máquinas, pero que no explotó.

En la Isla Pebble, durante la noche del 14-15 de mayo, una partida de incursión del S.A.S., apoyada por fuego de artillería de diversión procedente del *HMS Glamorgan,* certeramente dirigido por un oficial observador adelantado de la Real Artillería, destruyó un depósito provisional de municiones, provisiones y 11 aviones, incluyendo 6 aviones de ataque terrestre Pucará. La partida de incursión fue rescatada, habiendo experimentado sólo bajas menores.

Durante el transcurso de todo el período que he descrito, la actividad diplomática continuó en Londres, Buenos Aires, Washington y Nueva York, en un esfuerzo por encontrar una solución satisfactoria para ambas partes. El problema fundamental, es decir, que el pueblo de las Islas Falkland tenía el derecho de elegir bajo qué gobierno deseaba vivir, resultó cada vez más difícil de transar. Las esperanzas de una solución de compromiso brillaron efímeramente, para extinguirse sólo ante el rechazo argentino de aceptar este principio de autodeterminación. Fue sólo como un último recurso, cuando quedó muy en claro que no se podía lograr una solución pacífica, que se tomó la decisión de retomar el soberano territorio británico por la fuerza de las armas, y recibí instrucciones de retomar la posesión de las Islas Falkland.

Rio Iguazú





Las fuerzas terrestres

El 3 de abril se me asignó para esta operación la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina, al mando del Brigadier J.H.A. Thompson, C.B. O.B.E., A.D.C. El 3 de abril se agregó el Tercer Batallón del Regimiento Paracaidistas, al igual que ocho vehículos blindados ligeros de reconocimiento de los Blues and Royals y la Batería T del Regimiento 12 de Defensa Aérea de la Real Artillería, equipada con misiles Rapier.

Esta fuerza de alrededor de 5.500 hombres zarpó desde el Reino Unido el 6 de abril, en el buque de asalto anfibio *HMS Fearless,* cuatro barcazas de desembarco logístico, el *SS Canberra* y el *MV Elk.* En la Isla Ascensión se unieron posteriormente a estos buques el buque de asalto anfibio *HMS Intrepid,* el *RFA Sir Tristam,* el *MV Norland* y el *MV Europic Ferry,* llevando a bordo al segundo Batallón del Regimiento paracaidistas y la Batería de Campaña 29 de la Real Artillería. Las fuerzas de desembarco iniciales se encontraban completas y todas las unidades se ejercitaron juntas, por primera vez, en la Isla Ascensión.

Debido al aumento sostenido de las tropas de ocupación argentinas, después que la fuerza principal hubo zarpado se decidió el despliegue adicional de fuerzas terrestres desde el Reino Unido. La fuerza elegida para este efecto, la Quinta Brigada de Infantería, al mando del Brigadier M.J.A. Wilson, O.B.E., M.C., que ya había desplegado dos de sus batallones orgánicos con la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina, pero que había retenido al primer Batallón del 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles, fue aumentada por el Segundo Batallón de Scots Guards (Guardias Escoceses), el Primer Batallón de Welsh Guards (Guardias Galeses) y numeroso armamento y servicios de apoyo. Después de un período de dos semanas de intenso entrenamiento en Gales del Sur, y de ser reequipados y reorganizados substancialmente, 3.200 hombres zarparon desde Southampton el 12 de mayo, a bordo del *RMS Queen Elizabeth II;* los equipos principales habían zarpado los días 8 y 9 de mayo a bordo del *MV Nordic Ferry* y *MV Baltic Ferry.*

Para entonces, el total general de las fuerzas terrestres que me habían sido asignadas para recapturar las Islas Falkland ascendía a 10.500 hombres.

Se prepararon para su tránsito marítimo, y se embarcaron a bordo del *SS Atlantic Conveyor,* cuatro helicópteros Chinook, destinados a proporcionar una movilidad vital a las tropas y al equipo en la batalla terrestre. El 6 de mayo también se unieron al *SS Atlantic Conveyor* seis aviones Harrier de la R.A.F., del Escuadrón Nº 1 para el apoyo estrecho. Estos Harrier fueron transferidos a bordo del *HMS Hermes,* el 18 de mayo. Ocho Sea Harrier del Escuadrón Aeronaval 809 fueron también embarcados y transferidos al *HMS Invincible* y *HMS Hermes,* entre los días 18-20 de mayo. El Escuadrón Nº 63 del Regimiento R.A.F. (Rapier) acompañó a la Quinta Brigada de Infantería.

Selección de la cabeza de playa

Siempre se partió de la base de que debido a su rol vital como sede del gobierno y como único centro de comunicaciones, Puerto Stanley era la llave a la victoria; aquél que retuviera Puerto Stanley retendría las Falkland. En consecuencia, el propósito era asegurarse lo antes posible la capital, alrededor de la cual los argentinos habían concentrado la mayor parte de sus fuerzas.

Era importante seleccionar un área adecuada para el asalto anfibio lo más cerca posible de Puerto Stanley, debido a que el movimiento a campo traviesa es muy difícil y las condiciones meteorológicas no favorecían las operaciones con helicópteros. Sin embargo, el peligro fundamental que existía en la selección de un área de asalto demasiado próxima a la capital estaba en que podría facilitar a los argentinos el lanzamiento de un contraataque contra la cabeza de playa, antes de que ésta estuviera firmemente establecida. No contaba con las fuerzas necesarias como para conducir un desembarco con oposición.

Pese a que era imposible seleccionar un lugar que fuera completamente inmune a los ataques aéreos, los transportes de tropas y sus escoltas tenían que recibir protección, por lo menos frente a los misiles Exocet. La efectividad de este misil se reduce en gran parte si sus blancos probables están protegidos desde tierra. La fuerza anfibia también requería aguas profundas. Después de evaluar todos estos factores, incluyendo la ventaja antisubmarina, se eligió la bahía de San Carlos para realizar el asalto anfibio. Se encuentra rodeada de cerros, con un fondeadero profundo, relativamente protegida y con la fuerza enemiga de tamaño significativo más próxima ubicada en Darwin-Goose Green, a más de 15 millas de distancia.

Estaba sumamente consciente de los riesgos que implicaba un desembarco por la fuerza. Pese al cuidado con el que se había seleccionado el área de desembarco, la pérdida de un blanco del prestigio del *SS Canberra,* y sus tropas embarcadas, habría puesto en peligro todo el plan de asalto anfibio. En consecuencia, mis comandantes tuvieron que planear el asalto con el fin de reducir el elemento riesgo a un mínimo aceptable. Esto se logró a través de diferentes medios. La atención más cuidadosa se otorgó a la disposición de las tropas y del equipo embarcados. Las operaciones de cubierta a cubierta, es decir, el movimiento de hombres y de material de un buque a otro, ya había constituido un rasgo esencial de los preparativos en la mar durante la travesía al sur.

Este procedimiento se intensificó durante la semana anterior al desembarco, con el fin de estar seguros de que los efectivos fueran desplegados positivamente con el menor riesgo posible. Pese a las dificultades con que se efectuaron estas operaciones, a menudo en pésimas condiciones meteorológicas, sólo hubo una pérdida importante. De manera trágica, el 19 de mayo, un helicóptero Sea King, mientras se encontraba comprometido en operaciones de traslado de hombres, golpeó una inmensa ave marina y se precipitó de inmediato al mar. Murieron dieciocho hombres del S.A.S. y tres oficiales de la Real Armada.

Otros factores adicionales, esenciales para el éxito del desembarco, fueron el tiempo y la cautela practicada por los buques durante su travesía por la Zona de Exclusión Total. Se impuso el silencio de las radiotransmisiones durante todo el transcurso de este período y, tal como se había pronosticado, el mar permaneció en calma permitiendo la continuación de las operaciones de traslado de hombres y material de un buque a otro; sin embargo, la visibilidad quedó restringida a 2 ó 3 millas, protegiendo así a la fuerza de un ataque aéreo argentino. Finalmente, era importante tratar de engañar al enemigo en relación con nuestras verdaderas intenciones, mediante la concentración de la actividad en áreas alejadas de la bahía de San Carlos.

El desembarco

De este modo, en las primeras horas del 21 de mayo los buques *HMS Fearless, HMS Intrepid, RFA Stromness, RFA Sir Galahad, RFA Sir Geraint, RFA Sir Tristam, RFA Sir Lancelot* y *RFA Sir Percival,* junto con el *SS Canberra* y el *MV Europic Ferry,* en los que iba embarcada la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina, entraron cautelosamente al Estrecho de San Carlos (Falkland Sound). A las 03.40 hora local comenzó el desembarco, siendo transportadas las tropas a la playa en las 16 lanchas de asalto procedentes de los dos buques de asalto anfibio, el *HMS Fearless* y el *HMS Intrepid.*

El Comodoro de Guerra Anfibia, Comodoro M.C. Clapp, C.B., embarcado en el *HMS Fearless,* controló la operación anfibia. También se encontraba a bordo el Cuartel General de la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina.

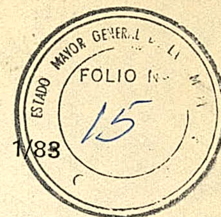
Los primeros en desembarcar fueron el Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas y la unidad 40 de Comandos de la Real Infantería de Marina, en dos playas dentro del área de instalaciones de San Carlos. A continuación, el Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas se dirigió hacia el sur y estableció una posición defensiva en las montañas Sussex, bloqueando efectivamente la ruta que cualquier contraataque procedente del área de Darwin tendría que tomar. Entretanto, la unidad 40 de Comandos de la Real Infantería de Marina se desplazó hacia el este, dirigiéndose a las montañas Verde.

La próxima en llegar a la playa fue la unidad 45 de Comandos de la Real Infantería de Marina, en Bahía Ajax, que se transformaría en el área logística de la fuerza principal durante el transcurso del resto de la campaña. La última unidad de asalto, el Tercer Batallón del Regimiento Paracaidistas, desembarcó en Puerto San Carlos con el fin de proteger el flanco norte, dejando a bordo, en calidad de reserva, a la unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina. A continuación se estableció en la playa la artillería constituida por 4 baterías de cañones livianos y una batería de misiles Rapier.

Al mismo tiempo que se llevaba a efecto el desembarco principal, una operación secundaria fue lanzada por el S.B.S., apoyado por un bombardeo naval sobre Fanning Head y una incursión efectuada por el S.A.S. contra Darwin. El propósito de estas operaciones era convencer al enemigo de que estábamos siguiendo el patrón establecido por la incursión practicada a la Isla Pebble seis días antes, y ocultar la dimensión de los desembarcos en la bahía de San Carlos.

Al atardecer, mientras continuaba el flujo buque-playa, se unieron a este ir y venir los helicópteros del Grupo de Tarea Naval. Estando ya por terminar el día, se habían desembarcado con todo éxito más de 3.000 hombres y casi 1.000 toneladas de provisiones y equipos. El Escuadrón Médico del Regimiento Logístico de Comandos, apoyado por equipos quirúrgicos navales y elementos de la unidad 16 de Ambulancias de Campaña R.A.M.C., instaló un importante Puesto de Primeros Auxilios en una planta refrigeradora en desuso en Bahía Ajax.

El propósito de hacer un desembarco con sorpresa había sido logrado, y aunque sólo estaba recién establecida, la cabeza de playa se había constituido prácticamente sin oposición terrestre o aérea. Sin embargo, posteriormente dos helicópteros Gazelle fueron derribados por fuego terrestre del enemigo. Durante las primeras



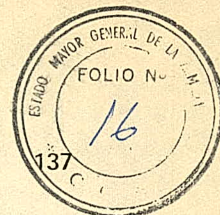
horas de la tarde del 21 de mayo comenzaron las incursiones aéreas previstas. Los buques de guerra en el Estrecho de San Carlos (Falkland Sound) lucharon valerosamente y soportaron lo más reñido del ataque protegiendo a las barcazas. Alrededor de 15 aviones fueron derribados por los Harrier de la R.A.F. y tres de los buques de guerra de apoyo fueron alcanzados. El *HMS Antrim* fue impactado en la popa por una bomba que no explotó; el *HMS Argonaut* fue impactado por dos bombas que tampoco explotaron, pero que causaron la muerte de dos miembros de la tripulación y le infligieron suficientes averías como para impedirle la navegación. El *HMS Ardent* tuvo menos suerte; fue impactado repetidamente en la popa por bombas que sí explotaron. Las averías que recibió hicieron que posteriormente se hundiera; 22 miembros de su tripulación murieron, siendo rescatados 177. Los buques en la bahía de San Carlos resultaron, en general, sin daños, y transcurrido un agitado día de descarga el *SS Canberra* zarpó después de anochecer.

La consolidación

Al día siguiente continuó el fortalecimiento y refuerzo de la cabeza de playa. No así las incursiones aéreas argentinas. No obstante, el 23 de mayo los argentinos reanudaron nuevamente sus intensos ataques aéreos y más buques resultaron impactados, incluyendo el *HMS Antelope*. Una de las bombas entró por la proa causando la muerte instantánea de un tripulante, pese a que no explotó. Los esfuerzos posteriores por desactivarla resultaron inútiles y la explosión consiguiente causó la muerte de uno de los miembros del equipo encargado de hacerlo, hiriendo gravemente al otro. Los incendios generados por la explosión escaparon a toda posibilidad de control y el buque tuvo que ser abandonado. Posteriormente se hundió, pero el resto de su tripulación sobrevivió. También se perdió un Sea Harrier, al explotar poco después de su despegue del *HMS Hermes*, muriendo su piloto. Pero este mismo día los argentinos perdieron por lo menos diez aviones de ataque más.

Continuó la consolidación de hombres y material. Los miembros del Real Regimiento de Ingenieros habían trabajado de manera incansable para mejorar el acceso a las playas, y al finalizar el tercer día, 24 de mayo, se habían desembarcado 5.500 hombres, junto con 5.000 toneladas de municiones y provisiones. Una mención particular merece el rol de apoyo desempeñado por el *MV Elk*. Durante todo el transcurso de este período transportó enormes cantidades de municiones hacia las áreas de desembarco, en algunas oportunidades corriendo un riesgo considerable, si bien necesario, por los ataques aéreos. Era literalmente una bomba flotante, transportando algunas veces 2.500 toneladas de municiones a bordo.

El 25 de mayo era el Día Nacional de Argentina y se preveía un esfuerzo importante de parte de su Fuerza Aérea. En un comienzo, estos temores parecieron no tener fundamento. Sólo una incursión penetró hasta el área del Estrecho de San Carlos (Falkland Sound), donde no causó ningún daño; sin embargo, uno de los aviones fue derribado por un misil Sea Dart. También fueron derribados otros siete aviones más por dos misiles Sea Dart lanzados desde el *HMS Coventry*, dos por misiles Seacat lanzados por el *HMS Yarmouth*, y tres por misiles Rapier lanzados desde la playa. No obstante, a media tarde, los elementos de defensa aérea avanzada del Grupo de Tarea fueron blanco de un ataque aéreo a bajo nivel realizado con mucha determinación. El *HMS Broadsword*



sufrió averías superficiales y el *HMS Coventry* fue impactado por varias bombas que explotaron en la sala de máquinas o cerca de ella. Se dio vuelta de campana poco después del ataque, con la pérdida de 19 de sus tripulantes.

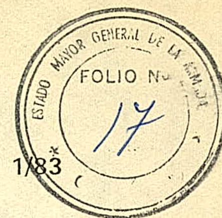
También en este mismo día, el *SS Atlantic Conveyor,* con un cargamento de helicópteros, equipo y provisiones de apoyo, entre el que se incluía material necesario para establecer una pista aérea de avanzada para helicópteros y Harrier, navegaba junto a la fuerza principal hacia el este de las Falkland, rumbo a San Carlos. Una hora antes de la puesta del sol, la fuerza recibió una comunicación de alerta acerca de un ataque de aviones argentinos armados con misiles Exocet. Los buques adoptaron las contramedidas apropiadas, pero el *SS Atlantic Conveyor* fue impactado y se incendió. El fuego se expandió rápidamente y una hora después de producido el ataque tuvo que ser abandonado. Murieron tres marineros navales y nueve oficiales y tripulantes mercantes, incluyendo al capitán, el Capitán de Navío I. North, D.S.C.

La Fuerza Aérea argentina, a pesar de sus pérdidas, persistió en sus ataques en el área de San Carlos, pero a esta altura de la situación la presencia en tierra de los sistemas de misiles Rapier y Blowpipe y el fuego efectivo de armas menores, procedente de los buques y de la playa, constituían una oposición potencial. En forma similar continuaron los ataques contra las unidades en la mar. El 30 de mayo, el grupo de portaaviones que se había desplazado más cerca de las Islas Falkland, con el fin de cubrir la aproximación de los buques que transportaban las tropas de la Quinta Brigada de Infantería, fue atacado por aviones Super Etèndard y Skyhawk. Lanzaron una cierta cantidad de misiles Exocet, pero se les pudo evadir y explotaron sin causar daño. Fueron derribados tres de los Skyhawk; dos de ellos por misiles Sea Dart, el tercero por fuego de artillería de 4.5 pulgadas.

La progresión hacia el interior

Los días 26-27 de mayo, la unidad 3 de la Brigada de Comandos de la Real Infantería de Marina comenzó a desplazarse desde la cabeza de playa. El plan general era el envolvimiento hacia el área de Puerto Stanley lo más rápidamente posible. Sin embargo, había una presencia argentina significativa en Darwin y Goose Green. Si bien no se encontraban en la ruta directa hacia Puerto Stanley, estas tropas representaban un peligro para el flanco y para la cabeza de playa. En consecuencia, se decidió que era esencial neutralizar esta presencia argentina allí, antes de que se pudiera desarrollar ampliamente el avance sobre Puerto Stanley.

En las últimas horas del día 26 de mayo, el Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas comenzó su desplazamiento hacia el sur. Al atardecer del 27 de mayo, la unidad 45 de Comandos de la Real Infantería de Marina y el Tercer Batallón del Regimiento Paracaidistas comenzaron a avanzar a lo largo de la ruta norte, desde la cabeza de playa, en dirección al este, hacia las instalaciones en Douglas y Teal Inlet, respectivamente. Durante el transcurso del día 27 de mayo, mientras los otros dos batallones continuaban avanzando, el Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas se apostó en Camilla Creek House, cinco millas al norte de la posición argentina, mientras se transportaba a la avanzada artillería liviana para apoyar el ataque que se inició a las 02.00 horas del 28 de mayo.



Uno de los Harrier de la R.A.F. que efectuaba misiones de apoyo aéreo estrecho, ayudando en el avance, fue derribado el 27 de mayo mientras atacaba las posiciones argentinas en Goose Green. El piloto se pudo eyectar y posteriormente fue recuperado ileso por las fuerzas terrestres que avanzaban.

A media tarde, Darwin había sido capturado y el batallón prosiguió avanzando con determinación hacia el sur por el angosto istmo en dirección a Goose Green, situado a alrededor de dos millas más adelante. Tuvieron que atravesar a campo abierto en pleno día, encontrando una resistencia constituida por fuertes posiciones defensivas muy bien atrincheradas y situadas en profundidad. La nubosidad baja, los fuertes vientos y la violencia de la lluvia imposibilitaron la realización matinal de operaciones aéreas en apoyo del avance.

La batalla de Goose Green duró muchas horas, frecuentemente combatiendo en estrecho contacto, y entre las bajas se contó al comandante, Teniente Coronel H. Jones, V.C., O.B.E, quien murió al conducir un asalto sobre una posición enemiga que estaba impidiendo el avance en el flanco izquierdo. Durante el transcurso de toda la batalla murieron 16 oficiales y hombres del Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas, y un oficial de la Real Infantería de Marina también murió cuando su helicóptero Scout fue derribado por aviones enemigos.

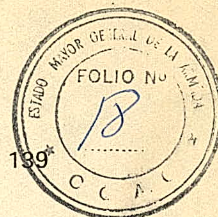
En las últimas horas del día, el batallón, apoyado por otras dos incursiones de Harrier de la R.A.F., había rodeado al remanente de la guarnición, en los caceríos de Goose Green, donde habían sido detenidos 112 civiles, los que habían sido confinados al Centro Social del lugar durante tres semanas.

Durante la noche, el comandante interino condujo las negociaciones con los argentinos, y a mediados de la mañana del 2 de mayo fue aceptada la rendición. Como resultado de su valiente acción, el Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas hizo más de 1.000 prisioneros. Posteriormente se descubrió que la guarnición original, compuesta por unos 650 hombres, había sido reforzada el 28 de mayo con un regimiento adicional. Se capturó una gran cantidad de artillería, armas de defensa aérea y municiones. Además, todos los civiles fueron liberados ilesos.

El avance sobre Puerto Stanley

Después de una increíble marcha de 50 millas a campo traviesa, por terreno sumamente escabroso y en condiciones meteorológicas terribles, la unidad 45 de Comandos de la Real Infantería de Marina llegó a Teal Inlet, y el Tercer Batallón del Regimiento Paracaidistas había llegado a Estancia House, vía Teal Inlet. Entretanto, el Escuadrón D de la unidad 22 del Regimiento S.A.S. había establecido una base de operaciones en el área del Monte Kent y estaba llevando a cabo un enérgico patrullaje y un plan de recolección de Inteligencia. Transcurridos tres días, y después de efectuar varios intentos de refuerzo que eran impedidos por las pésimas condiciones meteorológicas durante la noche, se les unió la primera mitad de la unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina y una unidad de artillería liviana de la unidad 29 del Regimiento de Comandos de la Real Artillería, los que fueron helitransportados a la avanzada el 1° de junio, uniéndoseles el remanente el 2 de junio.

El 30 de mayo, el General Moore asumió el mando de las operaciones terrestres y el 1° de junio se le unió su Cuartel General, el que se estableció de inmediato



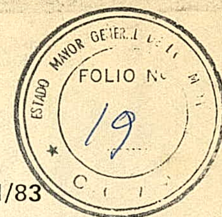
a bordo del *HMS Fearless* en la bahía de San Carlos. El mismo 1º de junio comenzó a desembarcar en la cabeza de playa la Quinta Brigada de Infantería. Los movimientos realizados por el *RMS Queen Elizabeth II,* en el que habían zarpado desde Southampton, fueron mantenidos en estricto secreto. No se podía exponer un blanco de tanto prestigio, ni a su fuerza embarcada, a los peligros de la Zona de Exclusión Total. En consecuencia, había realizado su travesía por el sur, muy lejos del alcance de la aviación argentina, hasta llegar al lugar de reunión con el *SS Canberra* y el *MV Norland,* en Bahía Cumberland, en Georgia del Sur. En este lugar, la Quinta Brigada de Infantería, junto con sus armas y equipo acompañante, fueron desembarcados por las unidades menores del Escuadrón 11 de Contramedidas para la Guerra de Minas, el *HMS Cordella, HMS Pict, HMS Northella, HMS Junella* y *HMS Farnella.* Su transferencia al *SS Canberra* y al *MV Norland* se completó el 29 de mayo, con una celeridad digna de resaltar.

Después de su llegada a la bahía de San Carlos, el 31 de mayo, el *MV Norland* desembarcó el Primer Batallón del 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles,, durante la mañana del 1º de junio. Posteriormente, ese mismo día, el Segundo Batallón de Scots Guards y el Primer Batallón de Welsh Guards desembarcaron del *SS Canberra.* El Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas quedó bajo el mando de la Quinta Brigada de Infantería y se desplazó en avance hacia las áreas de Fitzroy y Bluff Cove, siendo reemplazado en Darwin y Goose Green por el primer Batallón del 7th Gurkha Rifles.

Mientras que la Quinta Brigada de Infantería avanzaba en el sur, los otros elementos de la Fuerza de Tarea se encontraban en plenas funciones. En tierra se llevó a cabo un acoplo de provisiones y municiones, como preparativo para las batallas finales. En estos preparativos se incluyó la construcción de una Base de Operaciones de Avanzada para los Harrier, en Puerto San Carlos; esta tarea fue realizada por los Escuadrones 11 y 59 del Real Regimiento de Ingenieros. El trabajo se completó en condiciones difíciles y pese a la pérdida de buena parte de su equipo en el *SS Atlantic Conveyor.*

Los helicópteros, que operaron en pésimas condiciones meteorológicas, transportaron enormes cantidades de provisiones y municiones a las posiciones de avanzada; en esto se incluían 18.000 tiros de munición de artillería. Otras provisiones fueron trasladadas a Teal Inlet por barcazas de desembarco logístico. En el mar, los buques se aproximaban a la costa durante la noche para realizar bombardeos sobre blancos seleccionados, en los accesos a Puerto Stanley y en sus inmediaciones. Durante el período del 5 al 10 de junio fueron disparados 1.300 tiros de 4.5 pulgadas por el *HMS Cardiff, HMS Arrow, HMS Yarmouth, HMS Active* y *HMS Ambuscade.* Las unidades de la flota también enfrentaron con éxito a la aviación argentina. Un Canberra fue derribado por un misil Sea Dart lanzado desde el *HMS Exeter.* El *HMS Plymouth* derribó dos aviones cazas con misiles Sea Cat. Los Sea Harrier del *HMS Invincible* atacaron y derribaron un Hércules argentino

Los ataques con los Vulcan, contra las instalaciones de radar enemigas en la vecindad de Puerto Stanley, fueron realizados los días 31 de mayo y 3 de junio. Estos, junto a la intensificación de las incursiones de bombardeo llevadas a cabo por los Harrier, complementaron el fuerte bombardeo nocturno cumplido por los buques de la Fuerza de Tarea. El 5 de junio



se estableció una base aérea de avanzada en Puerto San Carlos, desde la que se montaron patrullas aéreas de combate y misiones ofensivas de apoyo aéreo, al igual que operaciones de helicópteros.

También durante este tiempo, los Hércules de reabastecimiento aire-aire estaban llevando a cabo lanzamientos aéreos regulares de abastecimientos importantes a los buques, dentro de la Zona de Exclusión Total.

Hubo pérdidas. El 6 de junio se perdió un helicóptero Gazelle, en tránsito desde Darwin a Fitzroy, con sus dos pasajeros y sus dos tripulantes. Un Harrier de la R.A.F. se precipitó al mar el 30 de mayo, después de haber sido alcanzado por fuego terrestre enemigo desde Puerto Stanley. El 1º de junio un Sea Harrier se precipitó al mar cuando regresaba de una patrulla aérea de combate. Un accidente en Puerto San Carlos averió seriamente un Harrier de la R.A.F., el 8 de junio, elevando a cuatro la cifra total de pérdidas de Harrier de apoyo terrestre. El tránsito directo de dos pares de Harrier de la R.A.F., enviados de reemplazo desde la isla Ascensión al *HMS Hermes*, empleando el sistema de reabastecimiento durante el vuelo, los días 1º y 8 de junio, constituyó un logro digno de resaltar, además de ser un refuerzo sumamente bienvenido.

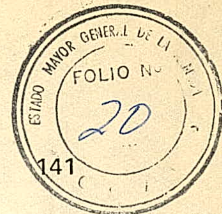
Los posteriores refuerzos y reabastecimientos de avanzada se vieron seriamente entorpecidos por el mal tiempo, que impidió el uso de helicópteros para la movilización de las tropas. En consecuencia, se decidió movilizar por buque a Fitzroy al Segundo Batallón de Scots Guards, al Primer Batallón de Welsh Guards y algunas unidades y equipo de apoyo. Este desplazamiento se llevó a cabo como sigue.

El 6 de junio, el Segundo Batallón de Scots Guards desembarcó en embarcaciones de desembarco a las que había sido transferido durante la noche desde el *HMS Intrepid,* frente a la Isla Lively. Debido a un tiempo extraordinariamente malo, sólo la mitad del Primer Batallón de Welsh Guards desembarcó en una operación similar el 7 de junio. Habían llegado a la Isla Lively a bordo del *HMS Fearless.*

Durante la noche del 7-8 de junio, el resto del Batallón, junto con algunas otras unidades, fueron embarcados en el *Sir Galahad* y zarparon directamente hacia Fitzroy.

El 8 de junio, el tiempo, inesperada y desgraciadamente, aclaró, y mientras el *Sir Galahad* y el *Sir Tristam,* éste último habiendo llegado el 7 de junio, se encontraban descargando, fueron atacados por aviones argentinos antes de que la batería Rapier, que había sido desembarcada lo más pronto posible después del arribo, se encontrara completamente operativa. Ambos buques fueron impactados, se incendiaron y fueron abandonados. Este ataque produjo las bajas más fuertes de la campaña. Cuarenta y dos Welsh Guards, 3 miembros de la unidad 16 de Ambulancias de Campaña R.A.M.C. y 5 tripulantes de la Real flota Axiliar resultaron muertos. En una incursión aérea posterior, una embarcación de desembarco fue bombardeada y se hundió en Choiseul Sound. Murieron seis infantes de marina y un marinero de la Real Armada.

Nuevamente empeoraron las condiciones meteorológicas. Era casi mediados del invierno, con lluvias frecuentes y tormentas de nieve casi horizontal por causa de los fuertes vientos, y temperaturas bajo cero. Los batallones que ocupaban las posiciones más expuestas a la intemperie



estaban sufriendo bajas a causa de las condiciones adversas. En consecuencia, El General Moore se decidió a avanzar sobre Puerto Stanley, con el mínimo de demora.

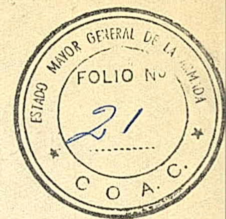
La batalla final

Los argentinos contaban con alrededor de 7 batallones, junto con tropas de apoyo en el área de Puerto Stanley. Aproximadamente, 3 de estos batallones se encontraban adelantados en los lugares importantes de los Montes Longdon, Dos Hermanas y Harriet. Además, había alrededor de 1.000 hombres en la Isla West Falkland.

El General Moore planificó que el ataque sobre Puerto Stanley fuera realizado en tres fases. La primera fase estaba programada para la noche del 11-12 de junio, en que la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina debía capturar las tres posiciones de Montes Longdon, Dos Hermanas y Harriet. La segunda fase, planificada para que se realizara 24 horas después, exigía que ambas brigadas capturaran los objetivos siguientes hacia el este; estos eran Wireless Ridge, la Montaña Tumbledown y el Monte William. Finalmente, el Primer Batallón de Welsh Guards, con dos compañías de la unidad 40 de Comandos de la Real Infantería de Marina bajo su mando, debían capturar Sapper Hill.

Tal como estaba programado, el 11 de junio se lanzó un silencioso ataque nocturno. El enemigo fue derrotado y poco después del amanecer todos los objetivos de la brigada estaban firmemente en su poder. En el centro, después de una dura lucha en un terreno montañoso sumamente escabroso, la unidad 45 de Comandos de la Real Infantería de Marina capturó Dos Hermanas. Más hacia el sur, la unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina realizó una aproximación indirecta, explotando una brecha dentro de los campos minados por el enemigo, la que se había determinado como resultado de un patrullaje militar, y capturó el Monte Harriet desde atrás, haciendo más de 200 prisioneros. Entretanto, en el norte, el Tercer Batallón del Regimiento Paracaidistas libró combate extremadamente violento contra uno de los mejores batallones del enemigo, para poder capturar el Monte Longdon. En esta acción murió el Staff Sgt. I.J. McKay, v.c., mientras conducía un avance contra una posición argentina fuertemente defendida y muy bien ubicada. Durante el transcurso del día 12 de junio todas estas posiciones se vieron sometidas a un fuerte fuego de artillería, sufriendo bajas mayores.

En este ataque, y los que siguieron, los movimientos de las tropas y los asaltos en la playa contaron con la cobertura constituida por los ataques de los Harrier, el fuego naval y el apoyo de cinco baterías de campaña que dispararon 15.000 tiros. El Regimiento 29 de Comandos de la Real Artillería estuvo en acción continua durante 12 horas, en el transcurso de la primera fase, proporcionando fuego de apoyo, en un momento determinado, a sólo 50 metros más adelante de la infantería que avanzaba. En la segunda fase se cumplieron 57 misiones de fuego. El Real Ejército de Ingenieros, que había completado la peligrosa tarea de despejar rutas a través de los campos minados, proporcionó hombres a cada una de las unidades de asalto. Además, llevaron a cabo muchas tareas con el fin de mejorar la movilidad de las fuerzas terrestres, incluyendo la reconstrucción del puente en Fitzroy.



El 12 de junio, el *HMS Glamorgan*, cuando abandonaba su posición de fuego de apoyo naval, fue impactado a popa por un misil Exocet lanzado desde tierra. A pesar de los incendios que se declararon a bordo, pudo continuar su navegación con su artillería intacta. Finalmente, los incendios lograron ser dominados, pero en este ataque murieron 13 de los miembros de la tripulación.

También el mismo 12 de junio, se llevó a cabo la incursión final de los Vulcan sobre el aeropuerto de Puerto Stanley, en un intento por impedir cualquier uso posterior del campo aéreo por parte de los argentinos, antes de que se produjera el asalto final.

Con el fin de contar con más tiempo para los preparativos, la fase 2 se atrasó 24 horas, y finalmente se lanzó la noche del 13-14 de junio. El Segundo Batallón del Regimiento Paracaidistas, una vez más bajo el mando de la Brigada 3 de Comandos de la Real Infantería de Marina, en un ataque admirablemente dirigido y realizado con mucha habilidad, tomó Wireless Ridge, mientras que en la Montaña Tumbledown el Segundo Batallón de Scots Guards libraba una batalla particularmente difícil antes de dominar a un batallón de infantes de marina argentinos. Terminada esta acción, el Primer Batallón del 7th Duke of Edimburgh's Own Gurkha Rifles pasó adelante del Segundo Batallón de Scots Guards, dirigiéndose a asegurar el Monte William.

A esta altura de la situación se vio con claridad que la resistencia del enemigo se estaba derrumbando. Se les podía ver en retirada hacia Puerto Stanley desde diferentes direcciones, incluso desde Moody Brook y Sapper Hill, en circunstancias que ninguna de estas posiciones había sido atacada todavía. Algunos de ellos, que habían sido desalojados de Tumbledown por el Segundo Batallón de Scots Guards, advirtieron que deberían pasar por el Monte William, que estaba ahora firmemente seguro en poder de los Gurkhas. En lugar de seguir adelante prefirieron retroceder y rendirse a los Scots Guards.

La fase 3 nunca se llegó a lanzar. Advirtiendo que las fuerzas argentinas estaban derrotadas, el General Moore lanzó dos batallones en su persecución, para realizar el envolvimiento de las afueras de Puerto Stanley lo más rápidamente posible. Esto fue coherente con la acción del General Moore durante el transcurso de toda la batalla terrestre: avanzar enérgicamente y con toda la expedición posible.

Durante las primeras horas de la tarde del 14 de junio, teniendo a su alrededor grandes cantidades de enemigos que abandonaban sus armas y se rendían, se dio la orden a las tropas británicas de disparar sólo en defensa propia, y las banderas blancas comenzaron a ondear sobre Puerto Stanley.

Esa noche, después de algunas horas de negociaciones, el General Moore fue transportado por helicóptero hasta Puerto Stanley y aceptó del General Menéndez la rendición formal de todas las fuerzas argentinas en las Islas Falkland.

La recaptura de South Thule

El paso final en el desalojo de la presencia ilegal en las Dependencias del Atlántico Sur, fue la salida de una reducida partida que la Armada argentina había mantenido en South Thule, en las Islas Sandwich del Sur, desde 1976.

El *HMS Endurance,* el mando del Capitán de Navío N.J. Barker, C.B.E., R.N., que había desempeñado un rol vital de apoyo en el área de Georgia del Sur, durante todo el transcurso del conflicto, condujo un Grupo de Tarea que incluía la fragata *HMS Yarmouth,* el *RFA Olwen* y el remolcador *Salvageman.* La Compañía M de la unidad 42 de Comandos de la Real Infantería de Marina constituía el grueso de la fuerza de desembarco. Ls fuerzas argentinas se rindieron el 20 de junio sin ofrecer resistencia. A pesar de que se había proclamado que se trataba de una estación científica, se obtuvieron amplias pruebas de que era parte de una red meteorológica militar argentina.

Comentarios generales

En los párrafos precedentes se han registrado las acciones más importantes y las fases de operaciones más significativas en el Atlántico Sur. El registro cronológico no ha permitido enfatizar apropiadamente aquellas actividades cuya importancia está caracterizada por su naturaleza continua.

Los ataques sobre la Fuerza de Tarea, de parte de los submarinos enemigos, constituyeron una amenaza significativa y permanentemente presente, que fue reconocida a través de la inclusión de los helicópteros antisubmarinos Sea King dentro del órden de batalla aéreo. Estos aviones llevaron a cabo un cierto número de ataques con torpedos contra contactos bajo la superficie, clasificados como posibles submarinos. Los resultados de estas acciones no se conocen; sin embargo, el esfuerzo sostenido de esta fuerza de helicópteros, durante el transcurso de la totalidad de las operaciones, constituyó una parte esencial de la defensa antisubmarina de la flota.

Algunas de las operaciones de los aviones Harrier que implicaron acción del enemigo ya han sido registradas. No obstante, la defensa de la flota y, posteriormente, el apoyo aéreo estrecho de las fuerzas terrestres, requirió que estos aviones estuvieran muchas horas en estado de alerta constante o bien cumpliendo patrullas aéreas de combate defensivas. Estas medidas de protección fueron permanentemente necesarias desde el momento en que los buques entraban a la Zona de Exclusión Total. Un total de 23 aviones enemigos fueron destruidos en combate aire-aire, siendo particularmente digna de resaltar la proporción de éxito lograda con el misil Sidewinder. Durante los últimos días de la acción efectiva se hizo evidente que la actitud, valerosamente combativa, del Almirante Woodward, de infligir desgaste a la Fuerza Aérea argentina, había logrado su propósito, puesto que para todos los efectos estaban derrotados.

Los aviones Nimrod fueron los primeros en basarse en la Isla Ascención, el 6 de abril. Se vieron inmediatamente comprometidos como nexos de comunicación de los submarinos nucleares en tránsito y, desde ese momento en adelante, proporcionaron continuamente apoyo directo y vigilancia de área a todos los elementos de importancia dentro de la Fuerza de Tarea, hasta el límite de su alcance. Todos los despliegues de las aeronaves menores se efectuaron con el apoyo de medios de rebusca en el aire, y los Nimrod, después de su adaptación para el reabastecimiento en vuelo, pudieron proporcionar una vigilancia de largo alcance de las áreas marítimas ubicadas entre las Islas Falkland y Argentina continental, previo al desembarco anfibio principal y después de producido éste.

El apoyo aéreo de la Fuerza de Tarea desde la Isla Ascensión dependía por completo del reabastecimiento en vuelo. En la realización de todas las tareas de reabastecimiento efectuadas entre el Reino Unido y la Zona de Exclusión Total, los aviones-cisterna Victor proporcionaron un apoyo permanente y oportuno.

Con los buques de la Fuerza de Tarea operando a tanta distancia de la ayuda que podrían prestarles los astilleros, buena parte del trabajo de mantención y reparación hubo de ser efectuado a flote en mar muy gruesa. En este aspecto, los logros alcanzados por el buque de mantención y reparación *MV Stena Seaspread* fueron sobresalientes.

Sería imposible pasar por alto la importancia de las comunicaciones por satélite, debido a las distancias implicadas y en áreas tan reconocidamente malas para la propagación radial. De no haber contado con estas instalaciones, el mando y control de la Operación Corporate habría sido inconmensurablemente más difícil.

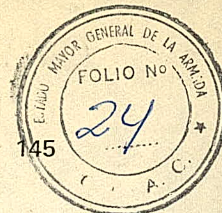
La logística ocupó siempre un lugar de primera importancia en mi pensamiento. Durante todo el transcurso de los acontecimientos que he descrito, ningún buque quedó sin combustible, ningún sistema de armas quedó sin municiones, pese a una línea de abastecimiento de más de 7.000 millas de extensión, y de las condiciones meteorológicas extremas que hubo que enfrentar. Esto constituye un testimonio general al excelente trabajo realizado por todos los miembros de los buques y unidades de apoyo logístico de la Fuerza de Tarea.

Los factores más importantes que contribuyeron a la supervivencia de los heridos, fueron el excelente estado físico de nuestras tropas y la atención médica ejemplar que se otorgó a las bajas de ambos lados, a menudo bajo fuego y en las peores condiciones. Los primeros auxilios estaban a la altura de la experiencia profesional de los equipos médicos de campaña y de a bordo. Igualmente vital fue la pericia exhibida por los pilotos de los helicópteros al proceder a la rápida evacuación de las bajas. Estas fueron transferidas al buque-hospital *SS Uganda*. Una vez que se encontraban aptos para continuar el viaje, eran transferidos a los tres transbordadores de heridos: *HMS Hydra, HMS Hecla* y *HMS Hecate,* y conducidos a Montevideo para su posterior evacuación médica al Reino Unido por los VC10 de la R.A.F. Todas estas operaciones fueron llevadas a cabo con gran eficiencia y gran preocupación por la comodidad de los heridos.

Observaciones finales

La Operación Corporate se hizo necesaria debido a que la disuación fracasó, pero su ejecución representó un triunfo de la capacidad militar respaldada por una resuelta voluntad política. Las dificultades representadas por el escaso tiempo de preparación, la distancia extrema y las pésimas condiciones meteorológicas en las que hubo que montar esta operación, fueron todas superadas por un único factor: la calidad de nuestro pueblo. Los combatientes se comportaron de manera sobresaliente cuando se les puso a prueba, y también fue sobresaliente el apoyo que recibieron en todos los niveles; en la mar, de la marina mercante, en la Isla Ascensión y en el Reino Unido. Yo no podría haber aspirado a nada mejor.

J.D.E. Fieldhouse. Almirante.
Comandante de la Fuerza de Tarea 317



ANEXO "UNIDADES PARTICIPANTES"

Comandante de las Fuerzas de Tarea 317 y 324
Almirante Sir John Fieldhouse, G.C.B., G.B.E.

Comandante del Aire
Mariscal del Aire Sir John Curtiss, K.C.B., K.B.E., C.B.I.M., R.A.F.

Vicecomandante de las Fuerzas Terrestres
Mayor General Sir Jeremy Moore, K.C.B., O.B.E., M.C. and Bar.
Desde el 21 de mayo: Teniente General Sir Richard Trant, K.C.B.

Comandante de la Fuerza de Submarinos F.T. 324
Vicealmirante P.G.M. Herbert, O.B.E.

Comandante del Grupo de Tarea 317.8
Contraalmirante Sir John Woodward, K.C.B.

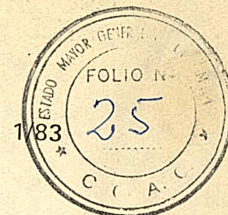
Tercera Brigada de Comandos de la Real Infantería de Marina
Brigadier J.H.A. Thompson, C.B., O.B.E., A.D.C.

Quinta Brigada de Infantería
Brigadier M.J.A. Wilson, O.B.E., M.C.

Comodoro de Guerra Anfibia
Comodoro M.C. Clapp, C.B.

Buques de Su Majestad que zarparon en la Operación Corporate, antes del 20 de junio de 1982

Buques	Fecha en que cruzaron el paralelo 35°S (véase nota*)
HMS Active	23 de mayo
HMS Alacrity	25 de abril
HMS Ambuscade	18 de mayo
HMS Andromeda	23 de mayo
HMS Antelope	18 de mayo
HMS Antrim	18 de abril
HMS Ardent	13 de mayo
HMS Argonaut	13 de mayo
HMS Arrow	20 de abril
HMS Avenger	23 de mayo
HMS Brilliant	20 de abril



HMS Bristol	23 de mayo
HMS Broadsword	25 de abril
HMS Cardiff	23 de mayo
HMS Coventry	20 de abril
HMS Dumbarton Castle	13 de junio
HMS Endurance	No válido para este caso
HMS Exeter	19 de mayo
HMS Fearless	13 de mayo
HMS Glamorgan	25 de abril
HMS Glasgow	20 de abril
HMS Hecla	10 de mayo
HMS Herald	15 de mayo
HMS Hermes	25 de abril
— Escuadrón Aeronaval 800	—
— Escuadrón Aeronaval 826	—
HMS Hydra	15 de mayo
HMS Intrepid	13 de mayo
HMS Invincible	25 de abril
— Escuadrón Aeronaval 801	—
— Escuadrón Aeronaval 820	—
HMS Leeds Castle	17 de mayo
HMS Minerva	23 de mayo
HMS Penelope	23 de mayo
HMS Plymouth	18 de abril
HMS Sheffield	25 de abril
HMS Yarmouth	25 de abril

Submarinos
HMS Conqueror
HMS Courageous
HMS Onyx
HMS Spartan
HMS Splendid
HMS Valiant

Barreminas (pesqueros requisados y transformados)

HMS Cordella	18 de mayo
HMS Farnella	18 de mayo
HMS Junella	18 de mayo
HMS Northella	18 de mayo
HMS Pict	18 de mayo

*Nota: La latitud 35° Sur es el límite norte del litoral argentino



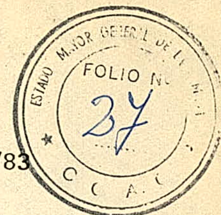
Comandante de la Unidad de Apoyo de las Fuerzas Británicas, Isla Ascensión
(hasta el 17 de junio de 1982) Capitán de Navío R. McQueen, C.B.E., R.N.

Unidades de la Real Infantería de Marina

— 3 Commando Brigade Headquarters and Signal Squadron Royal Marines (Cuartel General y Escuadrón de Señales de la Brigada 3 de Comandos de la Real I.M.)
— 40 Commando Royal Marines (Unidad 40 de Comandos de la Real I.M.)
— 42 Commando Royal Marines (Unidad 42 de Comandos de la Real I.M.)
— 45 Commando Royal Marines (Unidad 45 de Comandos de la Real I.M.)
— Commando Logistic Regiment Royal Marines (Regimiento Logístico de Comandos de la Real I.M.)
— 3 Commando Brigade Air Squadron Royal Marines (Brigada 3 del Escuadrón Aeronaval de Comandos de la Real I.M.)
— 1st Raiding Squadron Royal Marines (Primer Escuadrón de Incursiones de la Real I.M.)
— Special Boat Squadron Royal Marines (Escuadrón Especial de la Real I.M.)
— 3 Commando Brigade Air Defence Troop Royal Marines (Brigada 3 de Comandos de la Unidad de Defensa Aérea de la Real I.M.)
— Y Troop Royal Marines (Unidad Y de la Real I.M.)
— Field Records Office Drafting and Records Office Royal Marines (Oficina de Archivos de Campaña, Oficina de Conscripción y Archivos de la Real I.M.)
— The Band of Her Majesty's Royal Marines Commando Forces (Banda de las Fuerzas de Comandos de la Real I.M. de Su Majestad)
— The Band of Her Majesty's Royal Marines Flag Officer 3rd Flotilla (Banda del Comandante de la Tercera Flotilla de la Real I.M. de Su Majestad)

Unidades del Ejército

1. Dos unidades de The Blues and Royals.
2. 4th Field Regiment Royal Artillery (menos una batería) (Regimiento de Artillería de Campaña)
3. 12th Air Defence Regiment Royal Artillery (menos una batería) (Regimiento de Artillería Antiaérea)
4. 29th Commando Regiment Royal Artillery (Grupo de Comandos de Artillería)
5. Elements 43 Air Defence Battery. 32nd Guided Weapons Regiment Royal Artillery (Batería de defensa antiaérea, unidades de Armas Guiadas)
6. Elements 49th Field Regiment Royal Artillery (Unidades de Artillería de campaña)
7. Elements Royal School of Artillery Support Regiment (Unidades de apoyo de artillería)
8. Elements 33 Engineer Regiment (Unidades de ingenieros)
9. 36 Engineer Regiment (menos un escuadrón) (Regimiento Ingenieros)
10. Elements of 38 Engineer Regiment (Unidades de ingenieros)
11. 59 Independent Commando Squadron Royal Engineers (Escuadrón de comandos de ingenieros)
12. Elements Military Works Force (Unidades de obras militares)
13. Elements 2 Postal and Courier Regiment Royal Engineers (Unidades de correos)



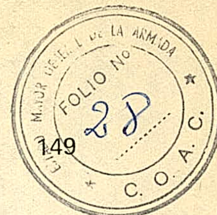
14. Elements 14th Signal Regiment (Unidades de comunicaciones)
15. Elements 30th Signal Regiment (Unidades de comunicaciones)
16. 5th Infantry Brigade Headquarters and Signal Squadron (Cuartel General y unidad de comunicaciones de brigada)
17. Elements 602 Signal Troop (Unidades de comunicaciones)
18. 2nd Battalion Scots Guards (Batallón de infantería)
19. 1st Battalion Welsh Guards (Batallón de infantería)
20. 1st Battalion 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles (Batallón de infantería)
21. 2nd Battalion The Parachute Regiment (Batallón de Paracaidistas)
22. 3rd Battalion The Parachute Regiment (Batallón de Paracaidistas)
23. Elements 22nd Special Air Service Regiment (Unidades de Fuerzas Especiales)
24. 656 Squadron Army Air Corps (Escuadrón aéreo del Ejército)
25. Elements 17 Port Regiment Royal Corps of Transport (Unidades para servicio de puertos)
26. Elements 29 Transport and Movements Regiment Royal Corps of Transport (Unidades de transporte)
27. Elements 47 Air Despatch Squadron Royal Corps of Transport (Unidades de aeropuertos)
28. 407 Troop Royal Corps of Transport (Unidad de transporte)
29. Elements of The Joint Helicopter Support Unit (Elementos de la Unidad Conjunta de Apoyo de Helicópteros)
30. 16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps (Unidad de Ambulancias de Campaña)
31. Elements 19 Field Ambulance Royal Army Medical Corps (Elementos de ambulancias de campaña)
32. Elements 9 Ordnance Battalion Royal Army Ordnance Cops (Unidades de amunicionamiento)
33. 81 Ordnance Company Royal Army Ordnance Corps (Unidades de amunicionamiento)
34. 10 Field Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers (Taller de campaña)
35. Elements 70 Aircraft Workshops Royal Electrical and Mechanical Engineers (Talleres de aviación de campaña)
36. Elements 160 Provost Company Royal Military Police (Unidades de policía militar)
37. 6 Field Cash Office Royal Army Pay Corps (Oficina de pagos)
38. 601 Tactical Air Control Party (Controladores Aéreos Adelantados)
39. 602 Tactical Air Control Party (Controladores Aéreos Adelantados)
40. 603 Tactical Air Control Party (Controladores Aéreos Adelantados)

Real Fuerza Aérea

Oficial de más alto grado de la Real Fuerza Aérea, Isla Ascensión, y Comandante de la Unidad de Apoyo de las Fuerzas Británicas, Isla Ascensión, desde el 17 de junio, Comandante de Grupo J.S.B. Price, C.B.E., A.D.C., R.A.F.

Escuadrones de Vuelo

1 Escuadrón (F) de Harrier GR3



Destacamentos de:

— Escuadrón 10 de VC 10
— Escuadrón 18 de Chinook HC1
— Escuadrón 24 de Hércules C1
— Escuadrón 30 de Hércules C1
— Escuadrón 47 de Hércules C1
— Escuadrón 70 de Hércules C1
— Escuadrón 29 de Phantom FGR2
— Escuadrón 42 de Nimrod Mk.1
— Escuadrón 44 de Vulcan B2
— Escuadrón 50 de Vulcan B2
— Escuadrón 101 de Vulcan B2
— Escuadrón 55 de Victor K2
— Escuadrón 57 de Victor K2
— Escuadrón 120 de Nimrod Mk.2
— Escuadrón 201 de Nimrod Mk.2
— Escuadrón 206 de Nimrod Mk.2
— Escuadrón 202 de SAR Sea King

Regimientos de la Real Fuerza Aérea

— 3 (Regiment) Wing Headquarters Unit (Cuartel General de Ala)
— 15 (Regiment) Squadron Detachment Field Squadron (Destacamento de campaña)
— 63 (Regiment) Squadron (Rapier) (Escuadrón de Rapier)

Unidades de Apoyo

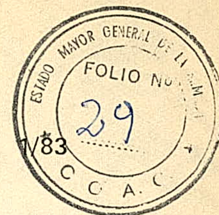
— Tactical Communications Wing (Ala de Comunicaciones Tácticas
— Tactical Supply Wing (Ala de Abastecimiento Táctico)
— Nº 1 E.O.D. Unit (Unidad de desactivación de explosivos)

Unidades de la Real Flota Auxiliar

RFA Appleleaf
RFA Bayleaf
RFA Blue Rover
RFA Brambleleaf
RFA Engadine
RFA Fort Austin
RFA Fort Grange
RFA Resource
RFA Olmeda
RFA Olna
RFA Pearleaf
RFA Plumleaf
RFA Regent
RFA Stromness
RFA Tidepool
RFA Tidespring
Sir Bedivere
Sir Galahad
Sir Geraint
Sir Lancelot
Sir Percivale
Sir Tristram

Buques del Real Servicio Auxiliar Marítimo

RMAS Goosander
RMAS Typhoon



Buques requisados a la marina mercante

MV Alvega
MV Anco Charger
MV Astronomer
SS Atlantic Causeway
SS Atlantic Conveyor
MV Avelona Star
MV Balder London
MV Baltic Ferry
MV British Enterprise III
MV British Avon
MV British Dart
MV British Esk
MV British Tamar
MV British Tay
MV British Test
MV British Trent
MV British Wye
SS Canberra
MV Contender Bezant
MV Elk
MV Europic Ferry
MV Fort Toronto
MV GA Walker
MV Geestport
CS Iris
MT Irishman
MV Laertes
MV Lycaon
MV Norland
MV Nordic Ferry
RMS Queen Elizabeth II
TEV Rangatira
MV Saint Edmund
RMS Saint Helena
MT Salvageman
MV Saxonia
MV Scottish Eagle
MV Shell Eburna
MV Stena Inspector
MV Stena Seaspread
MV Strathewe
MV Tor Caledonia
SS Uganda
MV Wimpey Seahorse
MT Yorkshireman

